PANHARD AUTOMOBIELCLUB NEDERLAND

# PANHARD KOERIER

№ 227 Jr *58*, 01*06*2026

# COLOFON

**Panhard Automobielclub Nederland**
**Lid van Fédération des Clubs Panhard&Levassor; FEHAC**
**www.panhardclub.nl**
**www.facebook.com/panhard-club.nl**
**CONTRIBUTIE: € 55,-/jaar**
**eenmalig € 15,00 inschrijfgeld.**
**Binnen Europa incasso verplicht**
**Iban:NL93RABO015.77.52.488**
**Bic:RABONL2U**
**Lidmaatschap opzeggen vóór 1 december bij de secretaris**
**VOORZITTER:**
**Joost van Noorden**
**Noorderstraat 20 A**
**5963 CE Dieren**
**T. 06-30419330**
**president@panhardclub.nl**
**SECRETARIS:**
**Jan Bak**
**Kleiberglaan 3**
**6891 DH Rozendaal**
**T. 06 461120525**
**secretaris@panhardclub.nl**
**PENNINGMEESTER:**
**Siewert Pilon**
**T. 0651416697**
**penningmeester@panhardclub.nl**
**CLUBMAGAZIJN:**
**Wim Boers, St.Janstraat 53**
**5507 NB Veldhoven.**
**T. 040 – 2052676**
**OPENINGSTIJDEN: bellen**
**ma t/m vr 19.00 – 22.00 u.**
**za en zo van 10.00 – 22.00 u**
**TECHN. ONDERSTEUNING:**
**Wim Boers, T 040 – 2052676**
**MEDIAREDACTIE:**
**Jaap Margry (Panhard Koerier)**
**T. 0622313056**
**hoofdredacteur@panhardclub.nl**
**Ries Kruidenier (Website)**
**T 071 5316195**
**webmaster@panhardclub.nl**
**PANHARD KOERIER:**
**Uitgave van:**
**Panhard Automobiel Club NL**
**ADVERTENTIES: hoofdredactie**
**DRUK: Editoo Arnhem**

# VOORZITTER

De zomer heeft Nederland stevig in zijn greep als ik dit stukje in mei schrijf. Buiten trilt de lucht boven het asfalt van de hitte en eerlijk gezegd is het op dit moment aangenamer om achter het toetsenbord te zitten dan om met een Panhard de weg op te gaan. Toch draait alles juist in deze maanden om rijden, ontmoeten en beleven — en daar hebben we als club alweer heel wat moois op terug te kijken.
De afgelopen periode bracht een reeks bijzondere activiteiten. Zo was er de levendige praatavond van de krukascommissie, gecombineerd met een interessant interview waarin autojournalist Bavo Galema in gesprek ging met Peter Drijver. Het werd een avond van verhalen, techniek en herkenbare passie voor ons automerk.
Ook het voorjaarsevenement in het Nederlands Openluchtmuseum toverde glimlachen op de gezichten van menig deelnemer. Tussen historische gebouwen en gezellige ontmoetingen vormden onze Panhards opnieuw een prachtig parkeerplaatsdecor. Daarnaast was er de bijzondere deelname aan Auto Classiqa, waar veel bezoekers kennismaakten met het eigenzinnige karakter van onze auto's. En alsof dat nog niet genoeg was, beleefden diverse leden een sfeervolle en gezellige RIPL-bijeenkomst in Mulhouse.
Misschien heb jij zelf ondertussen ook mooie kilometers gemaakt, een onverwacht sleutelprobleem opgelost of deelgenomen aan een rit of evenement. Juist die persoonlijke belevenissen maken onze club levendig. Daarom blijft de oproep staan: schrijf erover! Een klein verhaal, een foto-impressie of een verslag van een sleuteloverwinning — alles is welkom. De mailbox van Jaap heeft gelukkig nog meer dan genoeg ruimte.
En wie weet vertrekken er deze zomer nog leden met hun Panhard op vakantie. Dat levert ongetwijfeld prachtige verhalen op over bergpassen, campings, Franse dorpjes of onverwachte ontmoetingen onderweg en veel duimpjes omhoog. Ook die avonturen lezen we graag terug in een volgende Koerier.
Waar je deze zomer ook bent — thuis, onderweg of sleutelend in de garage — ik wens je heerlijke zonnige maanden toe. En beleef je iets dat ook maar een beetje Panhard-gerelateerd is, laat het ons weten. Juist die verhalen houden onze passie rijdend.
Panhardclub Nederland: van de leden, met de leden, voor de leden en door de leden.
Joost

# REDACTIE

Een druk voorjaar, en opnieuw veel positieve aandacht voor Panhard in de pers, wat willen we nog meer? Rijden natuurlijk, het sleutelen komt dan vanzelf wel. Voorjaarsrit, RIPL, Auto Classiqa; we hebben ons niet verveeld!
Ditmaal zijn we zo vrij een (oorspronkelijk Duits?) artikel over te nemen uit **Auto Week Klassiek**, en uit het universele autotijdschrift **Auto Review,** nota bene over onze krukasavond**!** Dank aan beide schrijvers voor de opbeurende feedback! Panhard is **hot**, zoveel is duidelijk, en door onze aanwezigheid op manifestaties als de Classiqa zien steeds meer mensen hoe leuk onze auto's zijn! Daar doen we het toch ook voor!
Mocht u graag een bepaald onderwerp extra belicht zien ik de Koerier, bv meer techniek, clubroddels of oude roadtests, laat het weten! Maar de tests zijn natuurlijk allemaal te vinden op onze onvolprezen website. Blijf uw bevindingen met uw Panhard aan de redactie opsturen, dan komt er in september weer zo'n volle Koerier! Jaap Margry.

# INHOUD

| | |
|---|---|
| RIPL Mulhouse 2026 | 3 |
| Voorjaarsbijeenkomst | 6 |
| Auto Review krukasavond | 8 |
| Auto Week Klassiek Dyna Z | 11 |
| Auto Classiqa | 16 |
| Gemiste kans DS 24 | 18 |
| Matching Numbers | 20 |
| Suyling | 22 |
| Fotowedstrijd Kalender | 23 |
| ALV volgens Eddy | 24 |
| Allemano in Klundert | 25 |

# OMSLAG

2016! Het is alweer 10 jaar geleden dat onze fameuze Dreuxmobiel zijn kunsten liet zien bij Citroracing, op het Circuit du Boubonnais, op het vliegveld Montbeugny nabij Moulins. Don Platteel kort door de bocht. Op de prachtige foto van René de Boer zien we hoe de 24CT zijn rechterachterwiel van de grond tilt: le chien qui pisse!

# 34e RIPL MULHOUSE 2026

*Op het Pinksterweekend van 23 tot 25 mei vond de jaarlijkse* internationale Panhard-meeting *RIPL plaats, ditmaal in Mulhouse, georganiseerd door de Franse DCPL. Hieraan vooraf kwam zo weinig informatie naar buiten, dat de vrees bestond dat de organisatie wel eens minimaal zou kunnen zijn, temeer daar de DCPL ook nog eens hun Algemene Ledenvergadering ging combineren met dit evenement,* hoogst ongebruikelijk. *Gelukkig hebben wij enkele zeer doortastende mensen in de club zoals* ***Peter Breed*** *en* ***Peter Drijver****, die het haast lege programma te elfder ure wisten te verrijken met een* ***middagje Colmar*** *met de Panhard en een samenkomst van Panhards op het belangrijkste en mooiste plein van Mulhouse:* ***Place de la Réunion****.*

Via de onvolprezen **RIPL-app** kon ieder de weder-waardigheden op weg naar Mulhouse prima volgen. Velen verzamelden in Roermond en later in Marville om vandaar samen naar Mulhouse door te stomen. Sommigen vertrokken woensdag al. De families Breed, Drijver, Heemskerk, van Nieuwkerk, Koop van der Schaaf (solo in zijn prachtig gerestaureerde Dyna X), Gep Geesink (met Saskia Vogel in zijn indrukwekkende Dynamic), onze voorzitter Joost met Els in de 1mln+ Volvo en niet te vergeten de Zweedse, Duitse, Belgische en Italiaanse leden en vrienden. Aangekomen in Mulhouse bleken ook ***Gerard en Marlous***, dochter van Peter van Leeuwen, tot onze verrassing aanwezig te zijn met de bekende zachtgroene Z van Peter! Ook André Ros schoof zondag aan. Heel jammer dat *Wim en Mija* op het laatst moesten afzeggen.

Don en ik vertrokken vrijdagochtend, per CD over de *Deutsche Autobahn*, om tegen zessen in Mulhouse te arriveren. We konden er nog net bij, op de parkeerplaats achter het **prima hotel Bristol**. De hele parkeergarage stond al vol Panhards! Wat heerlijk om dan met de Panhard-vrienden een borreluurtje te doen. Bij *Brunel* wat onderdelen voor Wim uit de Pichon-Parat Break gehaald. De catering was dik voor mekaar en de bediening opvallend vriendelijk en enthousiast. *Sommigen gingen door tot in de late uurtjes.*

Zaterdag naar Colmar. *Peter D.* leidde ons moeiteloos naar een vrije parkeergarage in het centrum. Een soort Volendam van de Vogezen! Mooi plaatsje maar je kon over de hoofden lopen. Niettemin heel gezellig en charmant. Daarna naar het wijnhuis **Cattin,** *Grands Vins et*

*Cremant d'Alsace*. Hun eigentijdse ontvangstgebouw, half bedekt met gras, met een prachtig uitzicht over de Rijnvallei, was zeker bijzonder. Net als de rondleiding tussen de houten en metalen vaten in de kelders. En de imposante verzameling Panhards op de parkeerplaats! Bij het gezellige diner kwam **Robert Panhard** aan **Peter Breed** vragen of hij eens naar zijn 8 cilinder *Sans Soupapes* wil

kijken (één van de 2 nog bestaande!). Zo zie je maar: uiteindelijk komt iedere Panhardist bij Peter uit! *Sommigen gingen door tot in de late uurtjes.*

Zondagochtend naar Place de Réunion. Mulhouse valt niet bepaald op door zijn stedenschoon, maar dit plein, met museum en de *Temple Saint-Etiënne* (een flinke neogotische kerk), mag er wezen. Zeker als er een heleboel Panhards geparkeerd staan. Omdat de DCPL zat te vergaderen, was er nauwelijks een Franse Panhard te bekennen, er stonden vrijwel uitsluitend buitenlandse auto's, *how bizarre*. Er was dan ook verder niets geregeld; om de **brandende zon** te ontlopen konden we uitwijken naar het museum (de kerk bleek dicht) of de **terrasjes**. Gelukkig bleek het publiek de auto's erg te waarderen. Daar doe je het toch voor.

Terug voor een smakelijke *zuurkool-lunch* in het hotel, waarna we vertrokken voor het hoogtepunt: het *Nationale Automuseum*. Het was al tegen drieën als we mochten parkeren aan de achterzijde, waar ook de

De DCPL liet zich weinig gelegen liggen aan de buitenlandse gasten. Geen Engelse vertalingen, geen woordje tot al die mensen die van ver over de grens kwamen. Zou het aan de bestuurswisseling liggen hebben (er was 's-ochtends een nieuwe voorzitter gekozen). **Mia en Peter Hällström** hadden voor de overdracht van de RIPL-trofee aan de Zweedse club een Powerpoint gemaakt die ze ook keurig in het Frans toelichtten. Het 35e RIPL zal overigens in ***augustus 2027*** plaatsvinden. En opnieuw: sommigen gingen door tot in de late uurtjes.

onderdelenmarkt plaatsvond. Er bleek echter genoeg tijd te resteren om het museum te doorkruisen. Velen van ons zijn hier al eerder geweest en die konden zich niet aan de indruk onttrekken dat ***een nieuwe impuls*** zo langzaamaan wel nodig is; het kan na 20 jaar wel eens een opfrisbeurt gebruiken. Maar wel een imponerende verzameling is het zeker. Al moet de **winnende Le Mans CD nr 53** natuurlijk niet tegen de wand staan achter de *obligate* Porsches en Ferrari's die iedereen al kent. Naar voren ermee, met een duidelijke toelichting! Het leukste was tot het laatste bewaard: *een borrel met champagne en muziek* tussen de racers en aansluitend een *heerlijk diner tussen de Bugatti's*, voorwaar een bijzondere ervaring!

Alles bij elkaar dus een geslaagd weekend, vooral door de leuke mensen en de leuke auto's! JM

***VOORJAARSBIJEENKOMST:*** *Dit jaar had ik geopperd om de voorjaarsrit van de club naar het Openluchtmuseum in Arnhem te houden, deze suggestie viel in de smaak dus verzocht Joost of ik het dan ook wilde organiseren, zo gezegd zo gedaan en na menig mailtje met de ietwat rigide medewerkster van het museum en met behulp van Jan onze nieuwe secretaris lukte het uiteindelijk om een volgens de deelnemers zeer geslaagde dag te organiseren. Het weer was schitterend.*

*De deelnemers waren aangekomen met een mooie selectie van ons wagenpark (zie foto). We troffen het, want dat weekend stond in het teken van het 30 jarig bestaan van de trambaan op het museumterrein en dus waren er voor deze bijzonder gelegenheid wel 5 historische trams aanwezig, waarvan we dan ook dankbaar gebruik konden maken om al de mooie gebouwen en alle ander bezienswaardigheden (o.a de Dafclub) die op het prachtige terrein staan te bekijken. Het was even zoeken maar ook de Horeca was goed vertegenwoordigd dus was het gezellig koffie drinken en lunchen, ik zou zeggen het museum is zeker de moeite waard om nog eens te bezoeken.*
*Jaco*

## PANHARDS, TRAMS, BUSSEN BIJ HET ARNHEMS OPENLUCHTMUSEUM

De voorjaarsrit: op 19 april komen een tiental Panhards samen bij het Openluchtmuseum in Arnhem. De temperatuur tikkeltje fris maar mooie wolkenluchten tegen de blauwe hemel. Ik ben, met Don als chauffeur, uit Eindhoven gekomen met de CD om ons in eerste instantie te vergapen aan de 3 D.Bs HBR5 in de club en natuurlijk Siewerts Junior, Dago's PL17 Break, de DS van X Drijver (Peters broer) en onze mooie Dyna's Z en PL17s. Jaco heeft de organisatie op zich genomen en iedereen kan gaan genieten van een overzicht van historische vaderlandse architectuur, met of zonder museum-jaarkaart! Ik maak kennis met Thomas van den Berg, de zoon van Philip, met zijn echtgenote. Jammer dat de D.B Le Mans Grand Luxe nog niet rijklaar is, maar dat zal hopelijk niet lang meer duren.
Als we eindelijk zijn uitgekletst en naar de ingang van het museum lopen barst onmiddellijk een pittige regen- en hagelbui los; het luifeltje bij de kassa is maar net groot genoeg om de steeds natter wordende Panhardisten schuilplaats te bieden. Maar verder blijft het gelukkig droog. De verschillende historische stedenbouwkundige ensembles kunnen niet alleen te voet, maar ook per tram of historische bus worden bezocht, erg leuk! Zo zit ik met Pascal, Dago, Eric en Betty in de okergele Rotterdamse jaren 50 tram, als ineens het Belgische literaire orakel Herman Brusselmans met het hondje Aquí, zijn vrouw Lena en zoontje Romy naast ons komt zitten. Hij blijkt een gezellige causeur. Als verwoed motorrijder heeft hij onlangs zijn autorijbewijs gehaald voor zijn verder heel jonge gezin (hij is 68) en is best wel geïnteresseerd in Panhards. Dus wie weet.

Als Mia en Marijke met de prachtige oude T-Ford bus meerijden, stopt deze na 50 meter om niet meer aan de praat te willen. Dan is een Panhard toch te prefereren. De DAF-club is uitgenodigd om op deze speciale dag op het museumterrein te exposeren, als Nederlands rijdend erfgoed, ze hebben een hele verzameling uitgestald. Zo ook iemand met een verzameling Kreidlers. Leuk zijn de zusters op Solexen, die het gebied doorkruisen.

De architectuur is om te smullen: vele verplaatste en opnieuw gebouwde boerderijen, dorpswoningen, stadswoningen, molens, hutten, scheepswerven, barakken en wat al niet meer, gegroepeerd om pleintjes en straatjes,

we worden er vrolijk van! En de poffertjeskraam draagt onze goedkeuring eveneens. Om half 5 huiswaarts gekeerd met fikse snelheden, zodat we bij Veghel Wim en Mia voorbij stuiven. Het was een leuke dag.

JM

# Wat is in godsnaam een Pannáááár?

Ik had slechts een paar vage herinneringen aan een obscuur Frans merk uit mijn jeugd: Panhard. Om mijn geheugen op te frissen ging ik langs bij de Panhard Automobielclub Nederland voor een college over deze bijzondere automobielen.

**Tekst en foto's:** Bavo Galama

Ik was een jongetje met belangstelling voor automerken, hooguit een jaar of zes. Bij een gezin bij ons om de hoek stond een nieuwe, maar mij onbekende auto op de oprit. Een ruime, maar wat lomp ogende sedan met een ronde voor- en achterkant. Waar kwam dit bolle vraagteken op wielen vandaan?

Hij ademde iets geheimzinnigs van achter het IJzeren Gordijn, zoals een Wartburg of Trabant. Misschien woonde hier wel een Russische spion! Een schooljongensbrein slaat nou eenmaal snel op hol. 'PANHARD' stond op de auto, daar had ik nog nooit van gehoord. En ik zou er ook niet veel meer van horen, want in 1967 stopte het merk met het bouwen van personenwagens.

Op een dag zag ik de eigenaar thuiskomen. Door het vreemde gepruttel dat de auto voortbracht, scoorde de auto nauwelijks punten op mijn 'blitse-auto-lijstje'. Maar de naam Panhard bleef altijd kleven, ergens achter in mijn jonge petrolhead. Onlangs vertelde ik een vriend dat ik contact ging zoeken met de Panhard Automobielclub Nederland voor een artikel. Hij antwoordde: 'Wat is in Godsnaam een Pannáááár?!'

## L'histoire de Panhard

Je zou het niet zeggen als je het leest, maar het tussenkopje hierboven rijmt. Je spreekt het merk Panhard namelijk uit als 'Pannaaar'. En Panhard is de allereerste fabrikant van de automobiel als seriematig industrieel product. Een belangrijk weetje voor de zichzelf respecterende autokenner.

De Fransman Francois-René Panhard begon rond 1800 in Parijs koetsen en rijtuigen te bouwen, zijn zoon Adrien bouwde het bedrijfje uit tot een serieuze firma, en dankzij dat succes kon kleinzoon René Panhard afstuderen als ingenieur. Deze laatste ging in zaken met een zekere Louis Perin, een fabrikant van hout- en metaalbewerkingsmachines. Een paar jaar later kwam er een compagnon bij, Emile Levassor. Die laatste had enige kennis van de net ontwikkelde verbrandingsmotor.

Rond 1875 ging het drietal verbrandingsmotoren in licentie bouwen om hun hout-, en metaalbewerkingsmachines mee aan te drijven. In 1886 overleed Perin en ging de firma Panhard & Levassor heten. Tegelijkertijd kozen ze ervoor om de net ontwikkelde Daimler viertaktmotor te gaan gebruiken voor de machines die ze verkochten.

Na een jaar of vijftien kwam Levassor op het lumineuze idee dat je deze motoren ook kon gebruiken om rijtuigen mee te laten voortbewegen. De heren hadden alle benodigde kennis en ervaring zelf in huis. Ze bouwden al rijtuigen, hadden de machines om alle onderdelen zelf te vervaardigen en hadden verstand van verbrandingsmotoren. De firma Panhard & Levassor startte in 1891 met het in serie bouwen van dertig automobielen. Daarmee werd het merk de allereerste automobielfabriek ter wereld.

Na de oorlog gingen ze verder als Panhard, totdat Citroën de fabriek overnam en in 1967 alle productie van Panhard-personenauto's staakte. En bijna 60 jaar later vragen we ons af bij het horen van de naam: 'wat is in Godsnaam een Pannáááár?'

## Innoveren om te overleven

Er zijn in ons land gelukkig mensen die die vraag heel goed kunnen beantwoorden. Zij zijn verenigd in de Panhard Automobielclub Nederland. Eén daarvan is architect Peter Drijver, vader van actrice Anna Drijver en

**Voor de oorlog bouwden ze vooral auto's voor de notabelen.**

Gebroederlijk staan de Panhard D.B. en Panhard Junior naast elkaar. Er zijn maar weinig mensen die dit merk nog kennen.

trotse eigenaar van maar liefst zes exemplaren, waarvan vier in rijdende conditie.

Peter Drijver: "Er is een groot verschil tussen de geschiedenis van het merk Panhard voor en na de Tweede Wereldoorlog. Voor de oorlog bouwden ze vooral auto's voor de notabelen. En ook toen al gaf Panhard heel veel ruimte aan de eigen ingenieurs om hun soms vergaande ideeën in de praktijk te brengen. Dat heeft misschien te maken met de oorspronkelijke bedrijfscultuur in de machinebouw, waarin elke innovatie noodzakelijk is om te kunnen overleven. Zo bouwde Panhard tussen 1936 en 1939 bijvoorbeeld de spectaculaire Dynamic. Die had een driezits voorbank en de bestuurder zat in het midden achter het centraal geplaatste stuurwiel. De voorwielophanging zat, net als bij een Formule 1-auto, gemonteerd aan het motorblok. Vanwege de crisis in de jaren dertig van de vorige eeuw kreeg het merk het echter zwaar."

## Pionieren met aluminium

Ook direct na de Tweede Wereldoorlog had Panhard de nodige obstakels te overwinnen. Drijver: "Er was toen een tekort aan grondstoffen en in Frankrijk werd het weinige beschikbare staal verdeeld onder de merken Renault, Citroën en Peugeot. Panhard begon daarom heel slim auto's te bouwen van het iets duurdere aluminium dat toen wel in grote hoeveelheden verkrijgbaar kwam. Ze

**"Toen Audi met aluminium wilde gaan werken, hebben ze eerst drie Panhards Dyna ontleed."**

introduceerden in 1948 de Dyna X met een carrosserie van gegoten en geperst aluminium. Dit was een kleine en voorwielaangedreven auto voor de gewone man en moest een concurrent zijn voor bijvoorbeeld de Renault 4CV en Volkswagen Kever. De motor was een luchtgekoelde tweecilinder van aanvankelijk 22 pk. Het is een gewone viertakt, maar met zijn gepruttel klinkt hij een beetje als een tweetakt. De auto werd de hemel in geprezen, maar was aan de dure kant. Een euvel dat Panhard zou blijven achtervolgen.

"In 1953 werd hij opgevolgd door de Dyna Z met een aluminium onderstel in een revolutionair modulair systeem", vervolgt Drijver zijn college. "Nu kun je aluminium moeilijk puntlassen, maar daar heeft Panhard allerlei briljante technische oplossingen voor bedacht. Toen Audi met aluminium wilde gaan werken voor de A8, hebben ze eerst drie Panhards Dyna Z's gekocht en ontleed om uit te vinden hoe ze dat voor elkaar hadden gekregen."

Panhard PL 17

Panhard Dyna Z Camionette

## Tijgerprint

"Later werd de Dyna Z weer opgevolgd door de PL 17", vertelt Drijver. "De standaardmotor had inmiddels 42 pk. Dat is de auto die jij waarschijnlijk midden jaren zestig hebt gezien bij die mensen in jouw buurt. En dat is ook de eerste Panhard die ik kocht in 1982. Die PL 17 heb ik nog steeds. Een iets sterkere, zogenaamde Tigre-versie. Die heeft 8 pk extra en is voorzien van een tijgerprint bekleding. Van de PL 17 heb ik ook een Break-versie. Die rechte achterkant is eigenlijk wat atypisch voor Panhard omdat die in Italië is ontworpen. Hij lijkt op de strakke achterkant van de Peugeot 404 break.

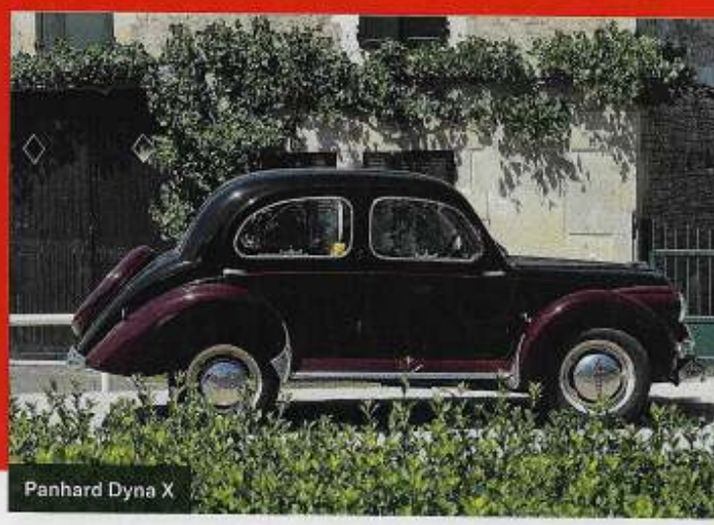
"Van zijn voorganger, de Dyna Z, heb ik de camionette versie met huifje. Daarnaast bezit ik ook een D.B., een Deutsch-Bonnet. Dat merk bouwde auto's voor de racerij en vanaf 1949 maakte het gebruik van Panhard-techniek. Ze schroefden met zes bouten een polyester body op een enkelbuizig frame en dat is dus superlicht. D.B. hoort daarmee ook bij de Panhard-familie, al zijn René Bonnet en Charles Deutsch later uit elkaar gegaan.

Welke autoclub heeft nu een speciale krukascommissie? Nou, Panhard!

Panhard D.B.

Panhard 24

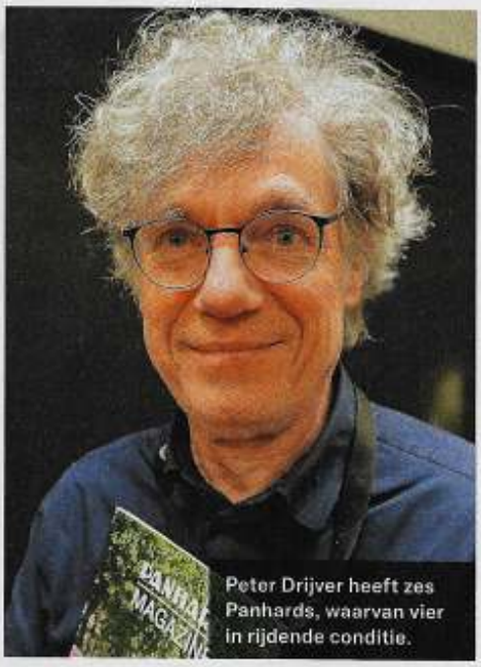
Panhard PL 17 Break


Panhard Dyna X

Bonnet bouwde daarna de befaamde Matra Bonnet Djet en Charles Deutsch ontwierp na de scheiding de Panhard C.D. om op Le Mans zijn ontrouwe compagnon te kunnen verslaan met zijn Matra Bonnet. En dat lukte!"

## Vliegende schotel

"Nu heeft Panhard zelf van 1951 tot 1956 zelf ook nog een simpel sportwagentje gebouwd voor de gewone consument", vervolgt Drijver. "Dat is de Junior. Hij is snel noch elegant, maar wel leuk! Ten slotte heb ik ooit de Panhard 24 gehad, het laatste model. Een tweedeurs coupé-achtige auto die je in een lange en korte versie kon krijgen. Een soort gedateerde voorstelling van een vliegende schotel. Die heb ik verkocht en dat had ik natuurlijk nooit moeten doen. Panhard is tot recent nog doorgegaan als fabrikant van militair materieel."


Peter Drijver heeft zes Panhards, waarvan vier in rijdende conditie.

## De Panhard-club krukascommissie

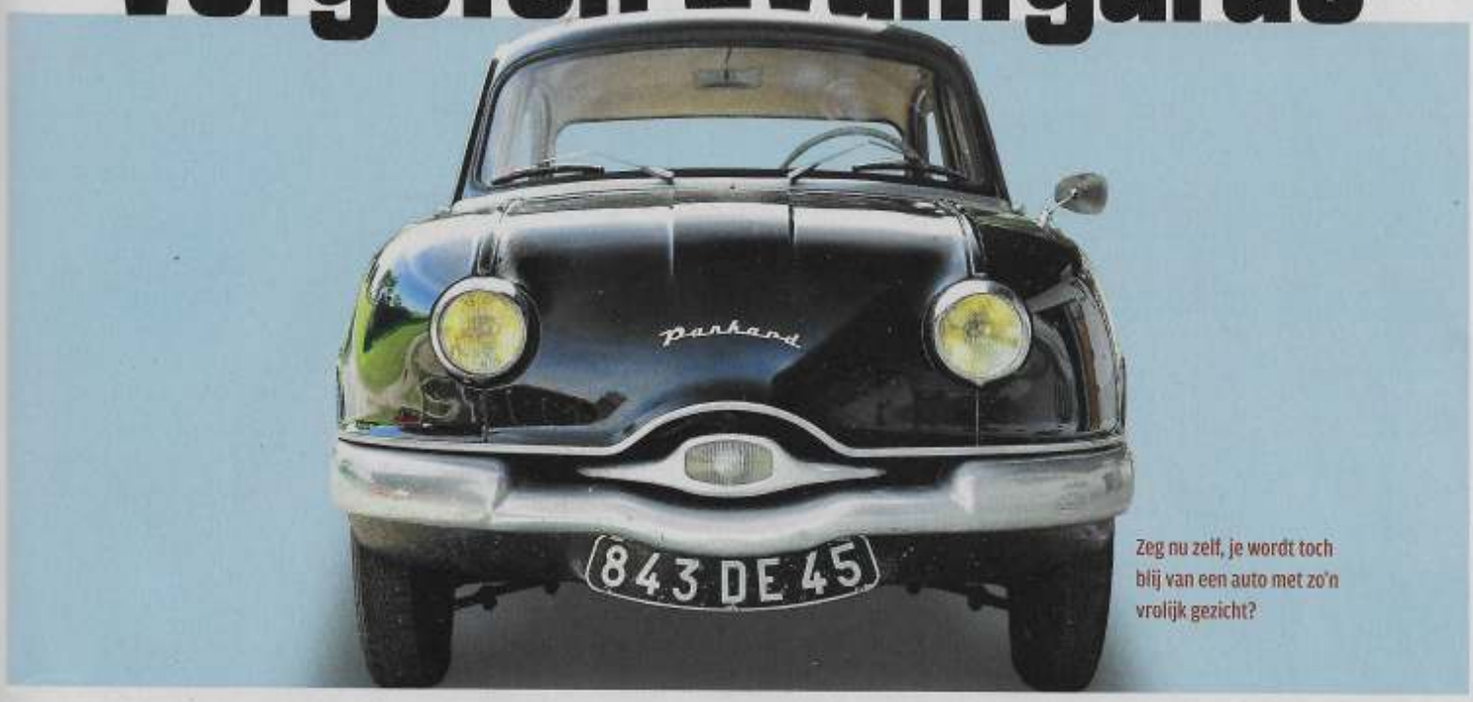
In de avond, na mijn gesprek met Peter Drijver, komt de krukascommissie van de Panhardclub bij elkaar op een zogenoemde 'praatavond'. Welke autoclub heeft nu een speciale krukascommissie? Ik begrijp van Peter Drijver dat een Panhard standaard vol zit met allerlei ongebruikelijke technische vondsten en oplossingen. Zo heeft Panhard een bijzondere krukas met speciale lagers ontwikkeld. "Die is briljant, maar als er ook maar een minuscuul vuiltje in de olie zit, dan gaat het al mis. 'Knal' zegt-ie dan! Rollagers slaan vast, zuigerstangen breken, weet ik wat er allemaal misgaat."

Een oliefilter zit helaas niet standaard op de motor. Dat die gevoeligheid een aanmerkelijk probleem is voor de huidige leden van de Panhard-club blijkt wel uit de opkomst. Een dertigtal heren en één dame zijn komen opdagen om te horen hoe het nou toch zit met die verdraaide krukas. De avond wordt verzorgd door sprekers die allemaal een technische achtergrond hebben. Het gaat over de elasticiteit van de verschillende metalen en legeringen, over bussen, glijlagers, rollagers en materiaalspanning onder het oppervlak. Het gaat mijn technische pet al snel te boven. Maar de aanwezigen maken de indruk dat ze in plaats van één avond ook gemakkelijk drie weken lang over krukassen en rollagers kunnen praten zonder een moment verveeld te raken. Kennis en ervaringen worden in elk geval met veel enthousiasme uitgewisseld.

## Ook Jay Leno heeft een Panhard

Er staan momenteel 189 Panhards geregistreerd bij de RDW, dus er zullen er in totaal zo'n tweehonderd aanwezig zijn in ons land. Daarmee is de Nederlandse club internationaal gezien behoorlijk groot. Tegen de Fransen kunnen we natuurlijk niet op, want daar zijn wel vijf Panhards-clubs. De auto's zijn ook in zeer bescheiden aantallen naar de Verenigde Staten verscheept. Ook daar hebben ze een Panhard-club. Zo bezit de komiek en autoverzamelaar Jay Leno een PL 17 en hij is er gek op. Die kan iedere belangstellende landgenoot een haarfijn antwoord geven op de vraag 'What the hell is a Panáááár?!'.

# Vergeten avantgarde




Zeg nu zelf, je wordt toch blij van een auto met zo'n vrolijk gezicht?

Aangezien je AutoWeek Classics leest, vermoeden we dat auto's meer voor je zijn dan slechts een vervoermiddel. Je wilt een auto met karakter, en bij sommige klassiekers zie je in een oogopslag dat ze daarmee rijkelijk zijn bedeeld. Ze zijn zo extravert, eigenzinnig en charmant dat je ze eerst als een schilderij op je in moet laten werken.

Neem de Panhard Dyna Z. Als je ernaartoe loopt, lacht hij je al toe. Wat een wereld van verschil met veel hedendaagse auto's, die alles en iedereen van de linkerbaan lijken te willen jagen. Deze Panhard lijkt daarentegen heel tevreden met zichzelf en de rest van de wereld. Misschien is hij gewoon blij dat hij weer eens op pad mag, zodat hij kan laten zien wat hij allemaal te bieden heeft.

Alle expressiviteit ten spijt is zijn carrosserie voor die tijd – we hebben het hier over de jaren 50 – opvallend aerodynamisch van vorm. Hij heeft vloeiende lijnen en een bijna druppelvormige achterkant; kenmerken die getuigen van de ideeën die men vroeger had op aerodynamisch vlak.

De Dyna Z was in 1953 een bijzonder gedurfde nieuwkomer. Niet alleen met zijn uitzonderlijke lijnenspel, maar ook wat betreft de techniek en het concept. Panhard wilde destijds het concept van de gezinsauto moderniseren, de loodzware uitstraling die indertijd gangbaar was bij dit soort modellen wegnemen en dit autotype klaarstomen voor de toekomst. Het resultaat was een auto die zo anders was dat hij van een andere planeet leek te stammen. Een blik op de technische gegevens bevestigt die eerste indruk. Wat dacht je van een Cw-waarde van 0,26? Om je geheugen even op te frissen: de Citroën DS, die als aerodynamisch wonder te boek staat, kwam in 1955 niet verder dan 0,38. Zijn opvolger CX liet zelfs een Cw-waarde van 0,39 noteren. Zelfs de NSU Ro 80 moest het doen met een score van 0,35. Toen men bij Mercedes-Benz in 1979 zelfverzekerd repte dat het met de W126 de meest aerodynamisch gelijnde sedan ooit op de wielen had gezet, moest de fabrikant snel bakzeil halen. Met een Cw-waarde van 0,36 was die S-klasse hooguit de norm in het topsegment. Zelfs de 'wereldkampioen aerodynamica', de Audi 100 van de zogeheten Typ 44-generatie, hield het bij 0,30 voor gezien. Bovendien hebben we het

**De Panhard Dyna Z is een klassieker die zijn tijd ver vooruit was met zijn aluminium carrosserie en lage Cw-waarde. Daarnaast heeft deze charmante Fransman een heel eigen karakter.**

TEKST **MALTE BÜTTNER**, FOTO'S **AUTOBILD KLASSIK**, VERTALING **ALBERT-JAN CORNELISSEN**

De zelfmoorddeuren aan de voorkant vergemakkelijken het in- en uitstappen, maar ze werden op een gegeven moment om veiligheidsredenen verboden.

dan over de best presterende versie op dit vlak, zonder rechterbuitenspiegel en met vlakke wieldoppen.

## Lichtgewicht constructie

Onze Dyna Z uit 1957 was ook in andere opzichten vooruitstrevend. Zo was de carrosserie aanvankelijk van aluminium gemaakt. Na de oorlog was staal immers schaars en duur. Om deze reden koos bijvoorbeeld ook Land Rover voor dit materiaal. Maar het gewicht speelde eveneens een grote rol. En zo komen we bij een vooruitstrevend idee dat vandaag de dag volledig in de vergetelheid lijkt te zijn geraakt: het consequent streven naar een zo licht mogelijke constructie.
Met een lengte van 4,60 meter is de Panhard 16 centimeter langer dan een Volvo Amazon. Bovendien is hij meer dan 11 centimeter langer dan een Mercedes 'Ponton'. Met een gewicht van ruim 800 kilo weegt hij echter ruim een derde minder dan die twee stalen kolossen uit Zweden en Duitsland, terwijl hij niet blikkerig aanvoelt. Op de uitrusting is evenmin beknibbeld. Zo is er voor de voorpassagier een verlichte make-upspiegel, kun je de bagageruimte dankzij de neerklapbare achterbank vergroten en levert een elegant in de voorbumper geïntegreerde mistlamp op sombere dagen het nodige zicht. Chapeau!
Ook in het interieur ontbreekt het je feitelijk aan niets. Vanaf de enorme fauteuils met hun zachte kussens kijk je uit op een dashboard dat eerder een soort zwevende commandocapsule lijkt. Het instrumentenpaneel lijkt als een satelliet boven de stuurkolom te zweven. Het is een charmant stukje futuristische architectuur uit een tijd waarin men nog geloofde dat alles beter wordt als je het rond maakt. Het doet denken aan een SF-stripverhaal of op zijn minst aan een bizar studiemodel.

> De kleine krachtbron met **torsiestaafkleppen** heeft wel degelijk wat te bieden

Juist die combinatie van vakmanschap, traditioneel comfort en eigenzinnige Franse innovaties maakt de Panhard Dyna Z uniek. Het laat zien waar dit model ooit thuishoorde: in de hogere middenklasse.
Hoewel je daaraan bij het openen van de enorme motorkap spontaan begint te twijfelen. Waar is de motor? Mist er iets? De luchtgekoelde tweecilinder boxermotor met een bescheiden inhoud van 851 cc en een al even bescheiden 42 pk oogt inderdaad een beetje verloren in de grote motorruimte van de statige sedan.

## Toeren maken

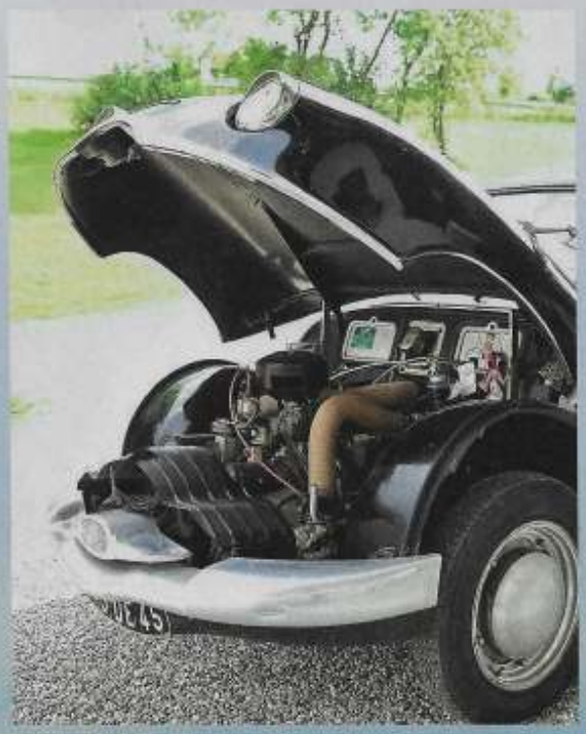
Maar de kleine krachtbron met torsiestaafkleppen heeft wel degelijk wat te bieden. Na het starten – hiervoor draai je eerst de contactsleutel recht onder het stuur om en vervolgens activeer je de startmoto door een knop in te drukken – doet de mix van gebrom, geplof en gepuf nogal onbeschaafd aan. Maar al na een paar honderd meter, zodra alles op elkaar is ingespeeld, is sprake van een volmaakte harmonie. Het is indrukwekkend hoe sonoor zo'n

### PANHARD DYNA Z (1957)

Motor • 2-cil. boxer
Cilinderinhoud • 851 cc
Max. vermogen • 31 kW/42 pk bij 5.000 tpm
Max. koppel • 64 Nm bij 2.250 tpm
Aandrijving • voorwielen via handgesch. 4-bak
Wielophanging v/a • onafh., dwarse bladveren / semi-onafh., torsiestaven
Remmen v/a • trommels/trommels
Bandenmaat • 145 x 400
Afmetingen (l x b x h) • 4,60 x 1,67 x 1,43 m
Wielbasis • 2,57 m
Gewicht • 850 kg
Topsnelheid • 130 km/h
0-100 km/h • ca. 24 s
Verbruik gem. • ca. 6,5 l/100 km
Productieaantal • 303.541 (1953-1960)
Alle gegevens volgens fabrieksopgave

## VAN PIONIER TOT TOELEVERANCIER

**Panhard behoort tot de oudste autofabrikanten. In 1887 richtten René Panhard en Émile Levassor in Parijs een van de eerste merken op die auto's in serie produceerden.** De Fransen werkten daarbij nauw samen met motorfabrikant Daimler en bouwden al in 1891 de eerste vierwielige auto van Frankrijk met de motor voorin, achterwielaandrijving en een buizenframe. Aan het begin van de 20e eeuw groeide Panhard uit tot een luxemerk; het bedrijf bouwde elegante en krachtig gemotoriseerde modellen. Na de Tweede Wereldoorlog zette het merk in op lichtgewichtconstructies en maximale efficiëntie: de Dyna X (1946) en de Dyna Z (1954) waren moderne voorwielaangedreven auto's met een aluminium carrosserie en geavanceerde tweecilinder-boxermotoren. Panhard stond garant voor geniale technische oplossingen, maar het ontbrak de fabrikant aan economische slagkracht. In 1965 nam Citroën Panhard over; de productie van personenauto's kwam in 1967 ten einde met de 24 CT. Panhard bouwde vervolgens tot begin deze eeuw gepantserde voertuigen. Tegenwoordig maakt het merk deel uit van Arquus (John Cockerill Group).



Tussen 1953 en 1960 rolden 303.541 Dyna's Z van de band. Slechts een handjevol exemplaren vond hun weg naar Nederland. Tegenwoordig kennen de meeste mensen Panhard als de uitvinder van de panhardstang, een dwarsverbinding die bij starre assen wordt toegepast.

Nadat gevoelsmatig de gehele voorzijde omhoog is geklapt, heb je zicht op de kleine, luchtgekoelde tweecilinder boxermotor. Bijzonder zijn de torsiestaaf-klepveren.

Dankzij het ontbreken van hoeken en randen, de vloeiende lijnen en de ronde achterkant heeft de Dyna Z uitstekende aerodynamische eigenschappen.

klein motortje kan klinken, en hoe gemakkelijk hij overweg kan met de Panhard door diens lage gewicht. Hij wil en moet toeren maken, dat is logisch. Als je hoopte dat deze motor veel koppel in huis heeft, moeten we je teleurstellen. Met de weliswaar stroeve, maar nauwkeurig schakelende vierversnellingsbak met lange pook laat hij zich echter goed in het gareel houden.

De Panhard baant zich ook op steile hellingen dapper een weg omhoog. Als een bocht krapper is dan verwacht, glijdt de voorzijde langzaam richting de buitenzijde van de bocht, maar link wordt het nooit. Boven de 100 km/h wordt het iets luidruchtiger aan boord; de motor moet dan duidelijk harder werken. De nogal indrukwekkende topsnelheid van 130 km/h nemen we even ter kennisgeving aan. We houden liever een snelheid van circa 90 km/h aan om optimaal te genieten van de rit.

## Indrukwekkend verbruik

Het gemiddelde verbruik schommelt tijdens onze testrit rond de 6,5 liter per 100 kilometer, oftewel circa 1 op 15, wat indertijd sensationeel was. Dat is uiteraard mede te danken aan het lage gewicht van deze Panhard.

Met zijn lichtvoetige en vriendelijke karakter legt de Dyna Z de vinger op de zere plek en herinnert hij ons eraan dat hedendaagse autofabrikanten dit belangrijke aspect - een zo laag mogelijk gewicht - keer op keer door de vingers laten glippen.

Lichtgewichtconstructies bieden nu eenmaal diverse voordelen. Vooral omdat de Dyna Z een belangrijk nadeel van deze constructie met verve tenietdoet: het (gebrek aan) rijcomfort. Want ook al was de hydropneumatische vering voorbehouden aan de collega's van Citroën, de Panhard lijkt over de weg te zweven. Hij voelt levendig en direct aan.

De besturing vergt slechts een bescheiden krachtinspanning; de auto volgt gewillig elke stuurbeweging zonder nerveus over te komen. De vering is zacht afgesteld en verwerkt oneffenheden keurig, maar doet nooit slap aan.

De Dyna Z biedt dat typisch Franse rijgevoel, dat ergens tussen comfort en nonchalance in zit. Zelfs op slechte wegdekken blijft de carrosserie verbazingwekkend stabiel aanvoelen; hij trilt wel, maar van

Het instrumentenpaneel lijkt **als een satelliet** bove de stuurkolom te zweven

In de ruitenwisserarmen zit een opvallende knik. Daardoor lagen de ruitenwissers strakker op de ru

overmatige bewegingen is geen sprake. In de stad rijdt hij moeiteloos. Bijna als een moderne kleine auto, maar dan met een charme die vergelijkbaar is met die van een oude espressomachine. Als je eenmaal de bebouwde kom achter je hebt gelaten, zoemt de motor er vrolijk op los. Je hoort de wind ruisen, het ruikt naar oud leer en benzine. Je vraagt je af wat je eigenlijk moet met een auto met 300 pk.

## Insiderstip

Vandaag de dag is de Dyna Z een insiderstip voor kenners. Goed onderhouden exemplaren wisselen inmiddels van eigenaar voor bedragen tussen de € 20.000 en € 30.000 en soms zelfs voor aanzienlijk hogere bedragen. Als je er überhaupt al eentje kunt vinden. In ons land kennen maar weinig mensen dit merk nog en dat is best jammer. De Dyna Z was nooit een auto voor het grote publiek, het was altijd al een statement. De Panhard liet zien dat je met lef, intelligentie en een vleugje Franse charme iets kunt creëren dat decennialang beklijft.
Misschien schuilt zijn grootste aantrekkingskracht in het feit dat hij het leven niet te serieus neemt. Hij rijdt, hij ademt, hij leeft. Wie ermee heeft gereden, wil eigenlijk niets anders meer.
Want terwijl de meeste klassiekers tegenwoordig de aandacht opeisen met gepolijste chromen bumpers, heeft de Panhard Dyna Z daar alleen zijn vorm, zijn geluid en zijn wezen voor nodig. Hij is charmant op een moeiteloze manier, technisch hoogstaand zonder pedant over te komen, elegant zonder overdreven te doen.
Als je hem 's avonds na een lange rit in de garage zet, ruik je de olie en hoor je het geknetter van de afkoelende motor. Als je bij de garagedeur nog een blik achterom werpt, ben je geneigd om een buiging voor hem te maken. Vanwege de grensverleggende technische oplossingen, vanwege het feit dat het zo'n bijzondere compositie is waaraan zoveel liefde te pas is gekomen.
Dat je het toch niet doet, komt omdat de Dyna Z als een goede vriend is die bescheiden glimlacht. Al is het maar een auto - op dat moment zou je hem het liefst willen omhelzen. AW

De stuurkolom rijst als een satelliet uit het dashboard. De schakelaars lijken willekeurig te zijn rondgestrooid door het interieur.

Wie ermee heeft gereden, wil eigenlijk **niets anders** meer

Een Panhard is een uiterst zeldzame verschijning, slechts weinig Nederlanders kennen de modellen van het merk. Jammer, het gedurfde design had meer aandacht verdiend.

# Tussen het Brute Geweld: Panhard verovert Auto Classiqa!

**Door uw eigen voorzitter Joost van Noorden!**

*Met enige twijfel werd de uitnodiging voor deelname aan Auto Classiqa, begin mei in de Utrechtse Jaarbeurs, aanvaard. De Panhardclub begeeft zich immers doorgaans liever tussen liefhebbers van ingetogen klassiekers en technische eigenzinnigheid dan tussen glimmende supercars en brullende hypercars. Toch besloten we de sprong te wagen — en daar hebben we geen spijt van gehad.*

*Bij Panhard alleen blije gezichten!*

Bij aankomst werden we direct omringd door een wereld van blinkend chroom, perfect gepolijste carrosserieën en vooral veel mechanisch spierballenvertoon. Overal stonden monsters met dikke V8-motoren, agressieve lijnen en vermogens waar je stil van wordt. Tussen al dat brute geweld oogden onze Franse eigenheimers misschien bescheiden, maar juist dat maakte ze bijzonder.

Ries nam het grootste deel van de organisatie op zich. Hij zorgde voor de selectie van de Panhards, stelde de standbemanning samen, onderhield het contact met de leden en maakte bovendien een doorlopende presentatie over ons geliefde merk. Zelf hield ik me bezig met de inkopen en collecteerde ik het beeldmateriaal dat op de stand werd getoond.

Al snel bleek dat onze aanwezigheid veel nieuwsgierigheid opriep. “Nog nooit van gehoord,” kregen we vaak te horen. Maar juist dat maakte de gesprekken zo leuk. Bezoekers bleven staan, stelden vragen en ontdekten een automerk dat voor velen een compleet nieuwe wereld opende. En degenen die Panhard al kenden? Die genoten zichtbaar van het weerzien met de drie tentoongestelde auto’s, die op veel gezichten een warme glimlach toverden. Natuurlijk moesten we ook regelmatig uitleggen dat een Panhard géén tweetaktmotor heeft — een hardnekkig misverstand dat blijkbaar blijft rondzingen.

Een absolute publieksfavoriet was de Junior van Siewert, voorzien van de opvallende Pytonbekleding. Jan maakte er een klein spektakel van door kinderen enthousiast achter het stuur te zetten, terwijl ouders trots foto’s maakten van hun kroost in deze bijzondere auto. Het leverde prachtige taferelen op en zorgde voor een constante stroom vrolijke bezoekers rond de stand.

Leuk was ook het contact met Didi van de Autobianchi Club. Hij sprak ons aan met een herinnering aan een Panhard-evenement in Vijlen in de jaren tachtig. Didi speelde toen — en nog steeds — in een fanfare die het evenement destijds extra kleur en klank gaf. Ook toen al had hij een voorliefde voor Autobianchi’s, een liefde die, zoals sommigen van ons maar al te goed kennen, alleen maar verder uitdijt naarmate de jaren verstrijken.

Het contact was meteen vertrouwd en gezellig. Er werd zelfs voorzichtig gesproken over een gezamenlijk evenement in de toekomst. Maar Didi wist nog iets te vertellen dat direct mijn aandacht trok: in het Belgische Voeren wordt jaarlijks, op de laatste zondag van augustus, een Hill Climb georganiseerd. De start ligt in Voeren, waarna het parcours zich al klimmend tussen de bomen omhoog slingert richting de heuvels bij Slenaken. Alleen al de beschrijving maakte enthousiasme los. Toen ik vroeg waar ik me kon inschrijven, moest Didi me helaas teleurstellen: de editie van dit jaar is al volledig volgeboekt. Voor 2027 zou deelname echter zeker mogelijk moeten zijn.

Dat betekent dus dit jaar eerst maar eens gaan kijken. Jaap en Don hebben al aangegeven waarschijnlijk mee te gaan — **wie sluit zich nog meer aan**? En als het een beetje te combineren valt met het RIPL in Zweden, dat volgend jaar niet traditioneel met Pinksteren maar in augustus wordt gehouden, dan lijkt deelname mij eigenlijk al bijna zeker.

Pas aan het einde van de beurs, op zondagmiddag, kwam het ware karakter van de andere deelnemers naar boven. Langzaam zette een bonte stoet supercars zich richting uitgang in beweging. Buiten stonden kinderen met mobieltjes klaar om foto's en filmpjes te maken van alles wat voorbij kwam. De bestuurders grepen hun kans: brullende motoren, gierende acceleraties en een oorverdovend kabaal vulden de ruimte tussen de stenen gebouwen van de Jaarbeurs.

Toen ik even later met mijn 30 jaar oude Volvo-werkpaard met inmiddels 1,3 miljoen LPG kilometers op de klok, in dezelfde rij aansloot, kon ik het niet laten om ook enthousiast het gaspedaal diep in te drukken. Het resultaat was echter iets minder indrukwekkend. De jonge fotografen keken me enigszins meewarig aan, alsof ze dachten: "Wat moet die man met die totaal oninteressante auto?" Alleen hier en daar verscheen bij een ouder langs de kant een glimlach.

En zo kijkt de Panhardclub terug op een prachtige beurs. Een evenement waar we misschien niet helemaal tussen pasten, maar waar we juist daardoor veel mensen hebben kunnen laten kennismaken met onze bijzondere, eigenzinnige en charmante auto's. Wij weten dat een auto geen honderden pk's hoeft te hebben om indruk te maken.

Met dank aan: Rob van der Rol, Cees Visser, Chris Dumoulin, Peter Drijver, Siewwert Pilon, Peter Breed, Don Platteel, Ries Kruidenier en Jan Bak. Zonder hun vrijwillige bijdrage was een succesvolle deelname ondenkbaar geweest. Joost

*Jong geleerd…..*

# EEN GEMISTE KANS

*Naar aanleiding van de nieuwste vorderingen met het **Projet Jacques Né** maakte Eric de Jonge de redactie opmerkzaam op een artikel in het Franse tijdschrift* Rétroviseur *van januari 2017. Hij was zo vriendelijk de vertaling erbij te leveren. Dank Eric!*

*De Coupe 24CT zou een rol gaan spelen bij de ontwikkeling van het project S, de voorloper van de Citroën SM. Diverse motoren, met steeds meer vermogen, zijn destijds getest. Het was een veelbelovend prototype dat Panhard weer nieuw leven had kunnen inblazen.*

In het begin van de jaren zestig had de DS al een behoorlijke reputatie opgebouwd in de autosport, ondanks het gebrek aan vermogen van de oude 4 cilinder motor met 75 SAE pk. Citroën bleef zelf liever op de achtergrond en liet het initiatief liever over aan een aantal gerenommeerde tuning bedrijven. André Ricou, de actieve dealer uit Grenoble, lukte het , samen met Virgile Conrero, om 120 pk te halen uit het oude motorblok met drie hoofdlagers. Hij maakte onder andere een bijzondere lichte coupé met een drastisch ingekorte wielbasis. Bob Neyret die net door de fabriek aangenomen was zou de coureur worden. Door een gebrek aan tijd en geld zou de oorspronkelijk bedoelde zes cilinder boxermotor, ontworpen door Walter Becchia, nooit gebouwd worden. De oude 1911cc motor met boring 78 en slag 100, die nog ontwikkeld was door Maurice Sainturat voor de Traction Avant, werd in 1961 nog een beetje opgevoerd tot 83pk. Een nieuwe motor van 1985cc met 5 hoofdlagers, bijna vierkant met een boring van 86 en slag 85,5, werd ontwikkeld door André Debladis en Pierre-Louis Cordier. Daarmee werd het mogelijk om een hoger toerental te bereiken. Daarbij werd ook nog een versie van 2175cc gemaakt door de boring te vergroten tot 90mm. Het aanvankelijke vermogen van deze motoren was niet echt indrukwekkend, respectievelijk 90 en 109 SAE pk, maar boden toch meer mogelijkheden voor de toekomst. De nieuwe DS19 die in 1965 op de markt kwam werd overtroefd door de DS21 die een topsnelheid had van meer dan 175km/h. Daarmee kon dit model goed meekomen met de concurrentie van dat moment zoals de BMW 1800ti en de Alfa Romeo Giulia super.

**In de schaduw van het project S.**

Citroën was daarmee wel een merk geworden dat zich in de autosport liet zien, maar het ontbrak op de Quai de Javel nog steeds aan een echt GT model. Een eerste ontwerp van het project S vindt plaats in de herfst van 1966 onder leiding van ingenieur Jacques Né. De opdracht is in het begin nogal vaag. Het gaat er nog niet om om een sportieve DS te maken maar om het gedrag van de hydropneumatische vering te testen bij hoge snelheden. Meerdere aangepaste DS coupé's waren in dit verband al gebruikt, maar het team van Jacques Né besloot om de carrosserie van de Panhard 24ct te gebruiken om minder

opvallend tests te kunnen doen. De carrosserie van deze elegante coupe paste relatief makkelijk op het ingekorte DS chassis, tot verrassing van de constructeurs. De bijzondere Panhard onderscheidde zich door een grotere spoorbreedte, een langere motorkap en ontluchtingssleuven in de beide voorschermen.

De eerste testauto werd voorzien van de 2175cc motor met twee dubbele Webers en gaf eerst 124pk en daarna 130pk. Hij werd voorzien van de niet bekrachtigde tandheugel besturing van de ID19 en haalde al snel de 200km/h. Een tweede testauto werd ook meteen gebouwd. Die werd nog radicaler uitgerust met een pittige 1985cc motor met een speciale cilinderkop met twee bovenliggende nokkenassen en vier kleppen per cilinder. Daarmee werd een vermogen bereikt van 143 SAE pk. Er was een vijf versnellingsbak gemonteerd die toen nog niet beschikbaar was in de standaard DS. Dit prototype was vooral ook bedoeld om het Diravi systeem te testen dat ontworpen was door de geniale constructeur Paul Mages. De hydraulische stuurdruk werd hierbij aangepast aan de snelheid van de auto. Dit systeem zou weldra de trots worden van de eerste eigenaars van de SM… Het prototype van de Panhard 24 voldeed prima in het gebruik, had een goede wegligging en het ontwerpteam werd steeds enthousiaster. Paul Mages en Hubert Alléra pleitten bij de directie ervoor om verder te gaan met het project en om daarmee het zieltogende Panhard merk, dat een paar jaar daarvoor in handen van Citroen was gekomen, nieuw leven in te blazen. Toen de Panhard 24ct op de markt kwam in juni 1963 stond iedereen versteld van de moderne vormgeving en de goede wegligging. Hij leed echter onder andere door het geringe vermogen van de oudere tweecilinder motor waarvan de geschiedenis terug ging naar de jaren 1940. Bovendien had Citroën de verkoop nauwelijks ondersteund en na de eerste bemoedigende verkoop van een paar duizend auto's zakte de verkoopcijfers al snel in. De 24 was bedoeld om de PL17 te vervangen maar de door de kopers gewenste vierdeurs uitvoering zou er nooit komen. Ook de veelbelovende viercilinder boxermotor die Louis Delagarde had getekend zou nooit in productie komen. Citroën wilde niet op dat moment een middenklasser op de markt brengen die een concurrent zou kunnen worden voor de toekomstige GS. De productie van de 24 liep steeds verder terug. De toeleverancier van de 24 carrosserie, Chausson, wilde graag doorgaan met de productie van de sportieve 24 en was zelfs bereid om een scherpe prijs af te geven. Maar dat was tevergeefs want Pierre Bercot wilde niet doorgaan met het project. De laatste Panhard 24 rolde op 20 juli 1967 van de band. Ondanks haar vele kwaliteiten zouden er maar 28651 exemplaren van gebouwd worden in vier jaar tijd. Het is jammer dat het Panhard-Citroën project niet is voortgezet maar het viel samen met het project S. Het zou een interessante hybride geweest zijn die tot begin jaren 70 zonder noemenswaardige veranderingen geproduceerd had kunnen worden. Daarmee zou hij een geduchte concurrent zijn geweest voor de Alfa Romeo Giulia GT en de BMW 2002. De constructeurs bij Citroen ontwikkelden eind jaren 1960 nog een interessante V6 motor met een enkele bovenliggende nokkenas per cilinder rij die 140 pk had moeten leveren. Er werd ook nog een riskante weg ingeslagen met een 1800cc V4 tweetakt motor met compressor met 120pk! Deze projecten zijn gestopt door gebrek aan tijd en geld. In de zelfde periode heeft Citroën Maserati benaderd. De spil waar alles om draaide bij Maserati was de ingenieur Giulio Alfieri die met een wat concreter project bezig was dan de Fransen. Hij ontwierp een V6 van net onder de drie liter om niet de fiscale grens van 16CV te overschrijden. Dat was belangrijk voor de Franse markt. Het was een geheel aluminium motorblok van 2670cc, over vierkant, boring 87 en slag 74, met een dubbele bovenliggende nokkenas per cilinder rij. Het was een 90 graden V blok zoals het Maserati V8 blok maar er waren twee cilinders afgehaald. Er werden een aantal DS coupes mee uitgerust die rondjes gingen rijden op de proefbaan van Ferté-Vidame om de afstelling te perfectioneren. Ook een van de twee Panhards24 werden van dit motorblok voorzien in 1970. Het Italiaanse motorblok in de laatste opgevoerde versie leverde 240pk en daarmee werd de Panhard geklokt op 240km/h. Met deze laatste ererondjes verliet Panhard eervol het strijdtoneel….

Xavier Chauvin

Michel Harmand was een van de groten van de ontwerpploeg van Citroën. Zijn futuristische interieurs boden een maximum aan ergonomie. Hier zijn aerodynamische studie voor een coupé Project S dat aan de SM vooraf ging. De maquette is van 1967. Citroen stopte Project F en ging werken aan de SM.

# MATCHING NUMBERS

*Een naoorlogse Panhard vinden met matching numbers is een grote prestatie. Door de vele kapotte motoren en bakken, en het betrekkelijke gemak waarmee die kunnen worden vervangen, zijn er na 60 of 80 jaar nog maar weinig auto's met dezelfde configuratie als toen ze de fabriek verlieten. Als illustratie mijn eigen ervaringen. Een bijzondere stoelendans.*

**In de soep**

Zo reed ik in 1993, alweer 33 jaar geleden, met mijn broer terug van Montlhéry naar Eindhoven in mijn 24B met standaardmotor toen plots het rode lampje ging branden, en hardnekkig bléef branden.

Na de nodige kilometers toch maar gestopt bij een pomp in noord Frankrijk om wat olie bij te vullen. Op aanraden van een toenmalig clublid reed ik met Mobil 1, een dunne synthetische olie voor racemotoren. Die was natuurlijk niet beschikbaar bij ons pompstation. Dus gooide ik er maar iets anders bij; alles was slechter dan het rode lampje, meende ik in mijn onnozelheid. Na een paar kilometer begon de auto na een flinke plof enigszins te roken, maar verder liep de motor niet heel raar. Toch maar heel voorzichtig naar huis gekacheld.

Na enige maanden stilstand toch maar met Don de motor uitgebouwd. We troffen een groot stuk metaal in het carter aan, dat uit de zuiger was geslagen. Meng nooit gewone en synthetische olie! Natuurlijk bizar dat we gewoon nog 200 km naar huis konden rijden! Maar de motor, die was afgeschreven. Ik denk dat het carter later bij Pierre terecht is gekomen, wie weet heeft die er nog iets moois mee kunnen doen.

**Andere motor & bak**

Ik op zoek naar een andere motor en kwam via via terecht bij meneer Van Hilten in Leiden. (Ja, die van de Van Dijk-Van Hilten Special). Die had ooit met een 24CT de Tulpenrallye gereden. De auto had hij niet meer, maar het motorblokje en de bak had hij bewaard en die mocht ik kopen. Zo kreeg mijn 24B een M10S blok en een lange bak die de Tulpenrallye hadden doorstaan. Ik reed er duizenden heerlijke en snelle kilometers mee, zoals naar het RIPL in Bretagne.

**In Veritas en in de CD**

In 2008 kocht ik via Pierre mijn huidige CD, een semi-épave met onbruikbare motor en voorzien van een korte PL-bak. Daarin kwam een geweldig motorblok dat door Pierre was gebouwd met onder andere originele Coural-onderdelen. Omdat de restauratie erg lang duurde, leende Joannes het motortje om in zijn **Dyna Veritas** de **Mille Miglia** te kunnen rijden, wat probleemloos lukte. (U ziet, daar hoeft u echt niet met matching numbers aan te komen.) Dat blokje kwam dus goed ingereden in de CD terecht. Op weg naar Novara, Italië voor het RIPL in 2023 constateerden we dat de auto klom als een berggeit, maar dat op de snelweg het blokje toch wel veel toeren maakte bij 120 km/u, zeker vergeleken met de lange bak 24CTs. Logisch, precies als een PL 17. Maar in een CD wil je moeiteloos, zuinig en snel kunnen rijden. Wellicht had een vorige eigenaar de korte bak gemonteerd voor heuvelklims. Ik besloot op zoek te gaan naar een lange bak voor de CD. Desnoods haalde ik hem uit de 24B of de 24CT Dreuxmobiel.

**In eigen huis**

Nu was het me al eens opgevallen dat het nummer van de bak in de groene 24B, de bak dus van Van Hilten, ook de letters CDT bevatte, op het stripje. Maar ik kon nooit een bewijs vinden dat het echt een CD-bak betrof. Hoe groot was nou de kans

dat ik via Van Hilten een CD-bak in mijn 24B had zitten. Tot ik na zoekwerk lijsten vond van wijlen Claude Bonansea (*ook in de **Syllabus Motorrevisie** op onze website!*) met alle bakaanduidingen inclusief de CD bakken en overbrengingen. In de CD's zitten de CS-bakken van de PL 17 in twee versies: op het metalen stripje staat CD T (tourisme) of CD R (rallye). En jawel, ik heb CD T 14 gewoon in de groene 24B zitten! Die moest natuurlijk in mijn CD terecht komen.

**De bakkenwissel**

Dus stond mij in- en uitbouw van motor en bak van zowel de groene 24B als van de CD te wachten. Joost leverde mij een lange bak als vervanging in de groene 24B. Pierre keek

die bak plus de M10S uit de groene na en zag dat er een zuiger aan de buitenzijde wat materiaal kwijt was bij de pistonpen, heel vreemd, die dus meteen werd vervangen. Jelle voorzag de echte CD bak van enkele nieuwe synchromesjes, de bak was na 30 jaar en al die kilometers nog in prima staat. De dubbele motorwissel heeft inmiddels zijn beslag gekregen met de onmisbare hulp van *Cees, Don en Johan*, mijn nieuwe garagiste als opvolger van Ferry.

De eerste proefrit was meteen spectaculair: binnen de kortste keren zaten we al op 150 echte km/u! Daar gaan we natuurlijk geen gewoonte van maken, maar wat een verschil met de korte bak die erin zat!

Die heb ik nu over, iemand interesse? Prima bak, de Simplon in recordtijd, maar niet voor de CD! Je ervaart dan ook meteen het verschil met een 24, die natuurlijk zwaarder en (iets) minder aerodynamisch is. Wat een feest.

*Bij Johan in de garage*

**Epiloog**

Zo zien we maar weer eens hoe motoren en bakken de wildste avonturen kunnen meemaken in allerlei verschillende auto's. Uit welke CD kwam de Van Hilten bak? Of zat die daar nooit in? Wie bouwt straks mijn overgebleven korte bak in? Dat maakt natuurlijk allemaal niets uit, als we de Panhards maar op de weg houden. Want het rijdt geweldig! En heeft u een Panhard met Matching Numbers? Wees er maar zuinig op!

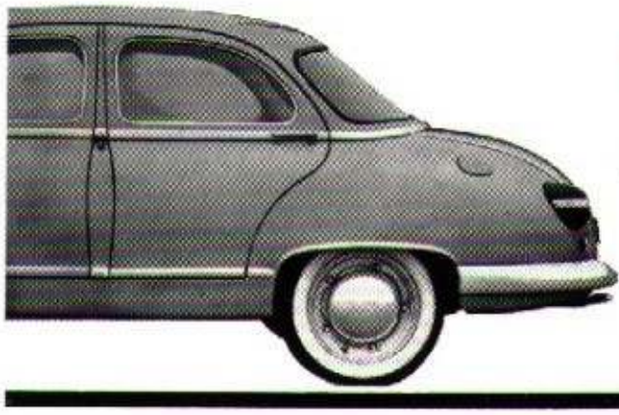
Jaap Margry

*Korte bak te koop*

**omdat mijn man van snelheid houdt**

**en ik van veiligheid -**

**daarom kozen wij samen de panhard**



Hij is forens en rijdt dagelijks op en neer naar kantoor. Omdat hij moeite heeft met opstaan, rijdt hij op de grote weg regelmatig 120. Daar maakt hij voor mij geen geheim van - waarom ook? Ik weet dat de Panhard een veilige wagen is - ik was zelfs van de zomer in de alpen geen moment bang. De remweg is de helft korter dan het wettelijk toegestane maximum, zegt mijn man. Daar heeft een roekeloos overstekend hondje gisteravond zijn leven aan te danken. Ik ben erg blij dat we 'n Panhard hebben. Als mijn man vanavond terug rijdt in dat noodweer, dan ben ik gerust. Er zitten zulke grote ramen in de Panhard dat hij álles ziet aan alle kanten. Daar gaat hij - vindt U niet dat de Panhard een fantastisch mooie lijn heeft?

# FOTOWEDSTRIJD PANHARD KALENDER 2027

Beste creatieve Panhardisten (en dat is een pleonasme want iedere Panhardist is creatief), zoals tijdens de ALV al aangekondigd, organiseren wij dit jaar een fotowedstrijd voor onze befaamde Panhardkalender 2027.

**Het thema van die fotowedstrijd is: Panhard en Kunst.**

Wat betekent kunst voor jou in combinatie met een Panhard? Zie jij kunst in de vormgeving, in de techniek, in de omgeving of juist in een verrassende compositie? Laat je creativiteit de vrije loop en verras ons met jouw visie op Panhard en Kunst.

De ingezonden foto's worden beoordeeld door een professionele jury, bestaande uit **Paulien 't Hoen** en **Aldwin Izarin**.

Aldwin is beroepsfotograaf en Paulien was gedurende 18 jaar coördinator van de Stichting Behoud Moderne Kunst. Samen zullen zij alle inzendingen beoordelen en de zestien (= twaalf maanden plus de overige) foto's selecteren die een plaats krijgen in de Panhardkalender 2027.

**Voorwaarden voor deelname:**

*De foto moet door jezelf zijn gemaakt.
*Gebruik van AI-gegenereerde beelden is niet toegestaan.
*Foto's die van internet zijn overgenomen worden uiteraard uitgesloten van deelname
*Deelname staat uitsluitend open voor leden van de Panhard Automobielclub Nederland.
*Door deelname geef je toestemming voor kosteloze publicatie van de foto('s) in de kalender 2027
*Foto’s in landcape.
*Je mag meer dan 1 foto insturen.
*Jouw bijdrage uiterlijk 20 oktober sturen naar onze secretaris. secretaris@panhardclub.nl
*Over de uitslag wordt niet gecorrespondeerd.

We kijken uit naar jullie inzendingen en zijn benieuwd naar ieders creatieve interpretatie van het thema Panhard en Kunst

*Kunst? Het monument Le Triomphe de Levassor op het Place Alexandre et René Parodi, 16e arrondissement in Parijs.*

# ALV VOLGENS EDDY MERTENS

*Ons nieuwe lid Eddy is zo enthousiast, dat hij een eigen verslag van onze ALV opstuurde. Geniet van deze Vlaamse verslaglegging!*

Als Belgisch lid heb ik de algemene vergadering van Panhard Club Nederland meegemaakt op 15 februari 2026 te Nieuwegein. Leuk pand. Het was een gemoedelijke, toffe sfeer. Heb verschillende personen gesproken en ik moet zeggen dat er nogal wat krakken tussen zitten. O.a. Peter Drijver, Pierre Peters, Ries, Wim Boers en nog enkele bekende (bestuurs)leden. Een paar bestuursleden kende ik via de website, mail, maar ik was voor de eerste keer aanwezig op 10 oktober. Je weet wel: Busje komt zo maar is nooit toegekomen. 🤣 Dafmuseum bezocht en wat ik supertof vond en niet voorzien was, was de uitgebreide rondleiding van Pierre Peters in het bedrijf Kraakman. Super interessant. Joost Van Noorden, onze voorzitter had mij toen persoonlijk aangesproken (wat ik ten zeerste apprecieer) en beloofd dat ze hun leden, ook de Belgische, 😀 niet aan hun lot overlaten. Ze willen ALLE leden omarmen, helpen, steunen, bij hun zoektocht en aankoop van een Panhard. Ik moet zeggen dit is al aardig gelukt. Ondertussen heb ik een geelgroene Panhard Pl 17 L4 van 1962 gekocht in Frankrijk. Met dank aan Hans en zeker Pierre Peters die ik regelmatig belde om advies, dag en nacht, in de week, weekend. Het zoeken, bezichtigen, rijden en uiteindelijk kopen van een Panhard was al een avontuur op zich. Iemand heeft mij gezegd dat na de koop ook een avontuur zal zijn. Keuring, invoeren, inschrijving en natuurlijk de auto ten slotte helemaal rijklaar maken om zonder veel panne mee te doen aan Oldtimer …. En rondritjes.

De algemene vergadering was al een tijdje aan het lopen en ik had mij toch al een paar keer laten opmerken, door voorstellen te duiden en vragen te stellen. Hopelijk zullen de (bestuurs)leden niet denken van: Wat komt dat "Vlaams" Panhard bleuke hier nu zijn gedacht zeggen. 🤣 Ik moet zeggen dat ik mij eigenlijk al goed thuis voel (tussen die Hollanders 😊) in deze club. Er wordt vrij en vrank gedebatteerd, vragen gesteld, voorstellen gedaan. Persoonlijk hou ik van deze stijl. Soit, Joost geeft aan dat het pauze is. Na de pauze begint Joost met zijn relaas en uitvoerige verontschuldigingen, dat hij vergeten was mij officieel welkom te heten. Ik voelde mij er eigenlijk een beetje ongemakkelijk door. Maar kijk, ik mocht mij voorstellen en heb het verhaaltje verteld hoe ik tot bij het merk Panhard ben gekomen. Op 5-jarige leeftijd in 1968, heb ik een Panhard zien en horen voorbijrijden aan de Belgische kust. Dat autootje is mij

altijd bijgebleven. Zeker voor de vorm en het speciale geluid. Het bleek een Panhard Pl 17 te zijn, wist ik toen veel. Nochtans ben ik opgegroeid met VW Kevers. Sorry Kever liefhebbers. Vele mensen raadden het mij af om een Panhard te kopen.

Balans, begroting, budget, de centjes, wisselstukkentelling uit het magazijn van Wim Boers. Het werd allemaal goedgekeurd.
Een secretariswissel en oproepen door de webmaster voor zijn opvolging. Als de vergadering teneinde was, heb ik aan, de vorige secretaris, Pascal, gevraagd of we van die boekjes en Koeriers mochten meenemen. "Zo veel als je wil", zij hij enthousiast. "Nou" niet allemaal hoor, antwoorde ik op z'n Hollands. 😀 Zegt de Vlaming.....
Uiteraard heb ik een paar handleidingskes en vele Koeriers meegenomen die op een tafeltje lagen. Ondertussen heb ik er al een pak verslonden tijdens mijn skireis. Ben bijna verslaafd aan die boekjes. Boekjes van de jaren 80, 90, 2010, 2015, 2021 doorgenomen, gelezen, bepaalde artikels herlezen. Wat een verschil met boekjes van de jaren 80, 90 en pakweg 2010, 2021. En toch lees ik ze allemaal graag. Ik ben al veel wijzer geworden over bepaalde speciale auto's die iets met Panhard te maken hebben. (CD, BT, DB enz…) Of en toe een fotootje van een lid met zijn geliefkoosde Panhard, al dan niet op reis. Ook de meer technische zaken lees ik met heel veel plezier. Heb via de Koerier ontdekt dat er toch nog al wat "knappe", "intelligente, en zeker technische leden tussen zitten. Zelf een motor in elkaar steken, krukassen maken, een Panhard gaan halen in Frankrijk, al rijdend. Niet doen. 😊 Hopelijk zien we mekaar binnenkort op een evenement met onze Panhards.

# ALLEMANO IN KLUNDERT

*Op 2 april met Joost naar Klundert om de Panhard Dyna X Allemano 1953 van Ton Ottevanger te bekijken. We vermeldden in de vorige Koerier dat het een Vignale zou zijn, maar dat klopt niet, het is echt een Allemano!*

Onder de rook van Moerdijk liggen leuke kleine dijkdorpjes zoals Fijnaart, bekend van Frans Bauer en Klundert, bekend van…. de Mille Miglia? We worden allerhartelijkst ontvangen door Ton; de koffie en de koeken staan al klaar. Ton is een liefhebber van bijzondere auto's en een enthousiast verteller, met een voorkeur voor Franse en Italiaanse merken.

Hij begon ooit met een Peugeot 203, die bijna in nieuwstaat in Frankrijk uit een opslag kwam. Hij verzamelt vele klassiekers en doet ze soms ook weer van de hand. Bijvoorbeeld een Bandini, zo'n mini-Ferrari met een klein motorblokje en uiteraard MM-waardig. Met de meeropbrengst kunnen dan leuke andere projecten worden bekostigd. Ton heeft de Mille al meerdere keren gereden, o.a. met zijn vrouw in zijn prachtige Cisitalia 202 Spider Nuvolari 1947 roadster. Nu wil hij hem gaan rijden met zijn 2 dochters. Maar de laatste jaren blijkt het vrijwel onmogelijk om toegelaten te worden. Zelfs niet met een bijzondere Bandini met motornummer 1! Maar met een Panhard lukt dat tegenwoordig gemakkelijker! Zo zullen zoon en dochter de Cisitalia bemannen en Ton met dochter de Allemano Panhard.

En nu biedt zijn vriend *Piet van Adrighem* aan om zijn Panhard Dyna X te lenen. Nu worden we nieuwsgierig! Piet heeft die auto 3 jaar geleden op de veiling op de Rétromobile gekocht voor zijn verzameling, maar de auto had sindsdien niet meer gereden. Dus als Ton de auto prepareert mag hij er de MM mee rijden! Dat is dus niet aan dovemansoren gericht.

Voordat Piet hem kocht heeft de auto ook enkele malen de nieuwe MM gereden, door 2 Italianen. Namelijk de originele Mille in 1953 en de "nieuwe Mille" in 2013. Ton legt een dikke map op tafel met volledige documentatie van de auto, waaronder inschrijvingspapieren van de MM in de jaren 50! "Dit vind ik leuk, ik ben ook een verzamelaar van autodocumentatie", zegt Ton. "Crepaldi was in de jaren vijftig de belangrijkste Ferrari-dealer, in Milaan. In WOII had hij fortuin gemaakt met handel in legerkleding en –laarzen. Om zijn modellenrange te verbreden kocht hij op de Parijse Salon in 1953 25 Panhard X-chassis en gaf hij vervolgens verschillende carrosseriebouwers opdracht hierop sportieve modellen te bouwen. Zo kwamen de Allemano-, Zagato- en andere

Italiaanse Panhards tot stand! Michelotti tekende voor het ontwerp van onze Allemano-Panhard.

We volgen Ton naar de werkplaats enkele kilometers verderop. Een flinke hal, vol met leuke auto's cq projecten onder stofhoezen en het Panhard-pareltje op de brug. Een onberispelijke rode Guilietta Sprint, een volledig ontmantelde Guilietta SS met Scaglione koetswerk, alsook de latere Bertone-coupés, een moderne Ferrari, kortom genieten. Aan de muren ook restanten van rallye- en restauratieavonturen, zoals een plat alu front van een italiaans meesterwerk en bijzondere motorkappen. Maar nu ons reisdoel: de Allemano-Panhard. Een prachtig afgewerkt autootje met een fraaie koets. Het ontwerp moet haast wel geïnspireerd zijn op Raymond Loewy's Studebaker Champion van 1951, met die twee fraaie luchtspleten in de neus!

Ton, niet vies van sleutelen, is bezig met de remmen, dus de voorwielen liggen eraf.

"Ook fijn dat het een gesloten model is. Na uren door regen en sneeuw in de open Cisitalia ben je echt helemaal op!"

De echte preparatie wordt uiteraard gedaan door Peter Breed, die de auto nu (mei 26) op de brug heeft staan. "Het is gewoon een X-je, met een 850 cc blokje uit de juiste periode met vierkant startmotorhuis. Krukas met bronzen bussen en een gesynchroniseerde vierbak. Ik heb er nieuwe zuigers in gedaan. De auto heeft natuurlijk veel te lang stilgestaan en trilt bij het rijden. Dus eerst maar eens flink uitproberen en de banden en wielen doen."

We zijn ontzettend benieuwd hoe het rijdt als alles is gedaan! Á continuer…

JM

We weten veel van klassieke auto's, omdat we er zelf ook in rijden.
PH-VG-47
KUIPER VERZEKERINGEN
Voelt als familie.

Lijnbaan 27, 1969 NB Heemskerk, Nederland, +31251253105, +32653418044

info@panhard.nl